

Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 10 (1912)

Artikel: Der Splügen und die Landesinteressen
Autor: Würmli, G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-750664>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DER SPLÜGEN UND DIE LANDESINTERESSEN

Unter dieser Überschrift fasste im 6. Heft vom 15. Dezember vorigen Jahres in dieser Zeitschrift Dr. J. Steiger so ziemlich alles das zusammen, was in der letzten Zeit gegen den Splügen vorgebracht worden ist. Zumeist sind es Bekenntnisse grundsätzlicher Gegner der Ostalpenbahn, die so nebenbei der Dame „Greina“ etwas schön tun, ohne indessen deren Streben nach „ehrlicher Annäherung“ in nützlicher Weise entgegenzukommen.

Herrn Steiger stören immer noch die Versammlung vom 8. Oktober in Altstätten und deren Ergebnisse. Es sollen da Indiskretionen begangen worden sein am Gutachten der Bundesbahnen. Dieses ist seither allgemein zur Kenntniss gelangt und jedermann, der es gelesen hat, wird finden, dass darin gar nichts zu finden ist, was die Bezeichnung „diskret“ verdiente. In den „Basler Nachrichten“ hat Herr J. Steiger den Vorwurf des Vertrauensmissbruchs gegen die Bündner Regierung erhoben. Er wird gelesen haben, dass im gleichen Blatte Herr Regierungsrat Raschein in Chur darauf folgendes erwiderte:

Ich muss darauf beharren, dass die Frage, ob wir das Gutachten der Schweizerischen Bundesbahnen, das uns vom Eisenbahndepartement ausgehändigt worden ist, unsererseits konfidentiell zu behandeln gewesen sei oder nicht, einzig und allein eine interne Angelegenheit des schweizerischen Eisenbahndepartements und der graubündnerischen Regierungsbehörde ist. Was Drittpersonen darüber schreiben, das darf uns deshalb vollständig kalt lassen.

Zu den wenig vornehmen Mitteln, die Splügenidee zu fördern, soll die Art gehören, wie die St. Galler Regierung nach der Altstätter Versammlung bestürmt worden sei, die Konzessionierung des Splügen herbeiführen zu helfen. Es war nirgends zu lesen, dass die Regierung von St. Gallen sich hierüber beschwerte oder jemand zu ihrem Sprecher ernannt hätte.

Was Herr Steiger an ungünstigen Auslassungen gegen Italien zusammenträgt, das sollen Mittel zu dem Zwecke sein, das Splügenprojekt zu hintertreiben, weiter nichts. Der Vers ist seit Jahren der gleiche: Italien ist gefährlich — Italien wünscht den Splügen — also ist der Splügen gefährlich. Man wird hoffen dürfen, dass dieser Aufstachelungsversuch der schweizerischen Volksseele gegen

den Splügen und gegen den Nachbarstaat nicht gelinge, mit dem uns große und reiche Interessen geistiger und wirtschaftlicher Natur verbinden.

Ein Beamter der *Rätischen Bahn* soll italienischen Offizieren die Minenkammern an der *Berninabahn* gezeigt haben. Herr Steiger wird wissen, dass ein Angestellter italienischer Nationalität (Nespoli) der *Berninabahn* dessen beschuldigt war und ausgewiesen wurde.

Doch nun zu der angeblichen *italienischen Alpenbahnpolitik*, die die Gegner der ostschweizerischen Alpenbahn nur so in der Westentasche herumtragen, obwohl darüber noch keine einzige offizielle Erklärung erfolgt ist. Dass Italien an einer Splügenbahn große Vorteile hätte, das ist klar, und das haben auch die Splügenfreunde in der Schweiz noch nie bestritten, sondern im Gegenteil immer selbst betont. Die Splügenbahn würde eben *eine neue direkte Verbindung mit Italien und dem Mittelmeer herstellen*¹⁾ und insofern der italienischen Volkswirtschaft wesentliche Dienste leisten. Ganz anders sein Gegenprojekt, die Greina, die in Biasca endete, also eine Bahn rein innerschweizerischen Charakters wäre. Beim Splügen hätte Italien es in der Hand, die Taxen für seine landwirtschaftlichen Ausfuhrartikel nach den Erfordernissen des Marktes selbst zu bestimmen und so seine Ausfuhr bedeutend zu heben. Wohl wird behauptet, die Greina hätte besonders für das Piemont großen wirtschaftlichen Wert. In Turin scheint man eine Zeitlang hieran geglaubt zu haben. Mehr und mehr weicht aber auch da diese Annahme der richtigeren Erkenntnis, dass einer Bahn, die keinen direkten internationalen Abschluss herstellt, nicht im gleichen Maße ein völkerverbindender Wert innewohnt.

Eine Äußerung des Ingenieurs und Abgeordneten zur italienischen Deputiertenkammer, Rubini, eines hervorragenden Mannes, wird uns vorgeführt. Dabei scheint das Hauptgewicht auf die Worte gelegt zu werden, dass der Splügen sowohl im Interesse der italienischen Volkswirtschaft als der italienischen Politik und noch mehr im Interesse der nationalen Verteidigung Italiens liege,

¹⁾ Wenn zwar die Splügenlinie, wie aus dem Vortrag von Oberingenieur Dr. R. Moser im Zürcher Ingenieur- und Architektenverein hervorging, nicht in Lecco, sondern in Como endigen muss, so ist sie gerade so gut wie die Greina nur eine neue Zufahrtslinie zum Gotthard und als internationale Linie nicht von größerer Bedeutung.

als ob, was für Italien volkswirtschaftlich vorteilhaft ist, der Schweiz durchaus nachteilig sein müsste, als ob das politische Interesse des großen Nachbarstaates an der kleinen Schweiz dieser nur verderbenbringend sein könnte. Den Worten Rubinis von der nationalen *Verteidigung* Italiens kann doch gewiss keine aggressive Spitze gegen die Schweiz beigelegt werden. Herr Gelpke schreibt im Anschluss an diese Worte von der Konzentration der Verkehrskräfte am Comersee und von der Isolierung des internationalen Langenseebeckens. Das ist rein unverständlich. Vom Personenverkehr mit Italien über den Gotthard gehen neunzig Prozent über Chiasso-Mailand, berühren also den Langensee nicht, und vom *Güterverkehr* hat der Langensee bis jetzt *so gut wie nichts gefahren*. Nicht anders steht es mit der Aussicht in die Zukunft. Was also Herr Gelpke von der Verkehrsisolierung des Langensees sagt, *kann vor der Wirklichkeit nicht standhalten, ist nichts als eine verkehrspolitische Erörterung pro nihilo*.

Nach Herrn Gelpke wird Herr Falck ins Feld geführt, der den Splügen aus volkswirtschaftlichen und eisenbahnpolitischen Interessen Italiens verlange. Herr Falck erwartet vom Splügen eine Vermehrung der italienischen Ausfuhr und eine Erleichterung der Rohproduktenbezüge Italiens aus dem Norden. Für die Schweiz können hieraus keine Nachteile entstehen, denn der größere Absatz und die größeren Bezüge Italiens versprechen eine Vermehrung der Einnahmen der Schweiz aus den Transitverkehren.

Was nun die militärische Seite der Frage betrifft, so bleibt abzuwarten, was der schweizerische Generalstab und andere militärische Autoritäten darüber befinden¹⁾.

Bei Behandlung der militärischen Frage meinte Dr. R. Moser in Zürich, *ein guter Schweizer* könne nach seiner Meinung nicht Freund des Splügen sein. Es darf dazu aber doch wohl bemerkt werden, dass er selbst für Bünden ein Splügenprojekt ausarbeitete, nämlich dasjenige vom Jahre 1890. Herr Dr. Moser war also damals offenbar *anderer Ansicht als heute*, denn das Splügen-

¹⁾ In der „Neuen Zürcher Zeitung“ vom 9. April (N. 99) äußern sich Oberst U. Wille und ein ausländischer Eisenbahnoffizier dahin, dass Verkehrsinteressen nicht unter strategischen Gesichtspunkten leiden dürfen. Der Splügen erscheint namentlich dem letztgenannten eher als militärisch vorteilhaft.

projekt hat seither an Gefährlichkeit weder zu- noch abgenommen. Von den eidgenössischen Räten war im Jahr 1869 ein anderes Splügenprojekt *einstimmig* konzessioniert und später die Konzession dafür verlängert worden. Man scheint also dazumal allgemein der Ansicht gewesen zu sein, die Konzessionierung des Splügen sei nicht eine böse, sondern eine gute Tat. Das wird die Splügenfreunde dazu berechtigen, über den Vorwurf Dr. Mosers in sanfter Stimmung hinwegzuschreiten.

Mit dem Bau der Splügenbahn soll die relative Selbständigkeit der Schweiz im Nord-Südverkehr aufhören, man gäbe dadurch das Heft den Italienern und den Deutschen in die Hand.

Auf den *Personenverkehr* trifft diese Behauptung in keiner Weise zu, weil der Reisende selbst über den Weg bestimmt, den er befolgen will und nicht die Bahn. Für die Routenwahl des Reisenden sind selbstverständlich die *eigenen Interessen* maßgebend und nicht diejenigen eines bestimmten Weges oder einer bestimmten Bahnverwaltung.

Die *Güterverkehre* mit Italien werden gemäß den Bestimmungen der bestehenden Tarife *je nach der Vorschrift der Versender im Frachtbriefe geleitet* . Auch da stehen also nicht die Interessen einzelner Alpenwege, sondern die Interessen der Versender im Vordergrund, denn diese entscheiden über die Leitung des Verkehrs. Den gleichen Bestimmungen hätte sich selbstverständlich auch der Splügen oder die Greina zu unterziehen. Wie dann aber noch behauptet werden kann, die Teilung des Verkehrs zwischen Gotthard und Splügen vollzöge sich vornehmlich unter deutschem und italienischem Einfluss, zwischen Gotthard und Greina dagegen nicht, ist rein unverständlich. Man wird behaupten, der Splügen werde billigere Taxen schaffen als der Gotthard und dann fänden die Versender eben größere Interessen am Splügen als am Gotthard. Das kann aber der Splügen nicht, denn nach einem Artikel des neuen Gotthardvertrages, der voraussichtlich bestehen bleiben wird, auch wenn wir einen bessern Vertrag erlangen können, sollen *im Verkehr über den Gotthard „die Schweizerischen Bundesbahnen den deutschen und den italienischen Eisenbahnen mindestens die gleichen Vorteile und Erleichterungen zuteil werden lassen, die sie, sei es andern Eisenbahnen außerhalb der Schweiz, sei es irgend welchen Strecken und Stationen dieser*

Bahnen, sei es schließlich den schweizerischen Grenzstationen, gewähren sollten. Die Schweizerischen Bundesbahnen dürfen in keine Verbindung mit anderen schweizerischen Eisenbahnen eintreten, durch die dieser Grundsatz verletzt werden würde.“ Diese Bestimmung des neuen Gotthardvertrages wird jede andere selbständige schweizerische Alpenbahn daran hindern, da in den Güterverkehr über den Gotthard einzutreten, wo er ihr nicht naturgemäß von selbst zufällt.

Dem vielen Gerede der Gegner des ostschweizerischen Alpenbahnprojektes (des Splügen) über die maßlose Konkurrenzierung des Gotthard durch den Splügen, über die deutsche und italienische Gefahr, über die Schädigung des Lötschberg durch den Splügen usw., kommt reeller Wert nach dem Gesagten nicht zu.

Herr Gelpke findet, der Splügentransit aus Deutschland nach Italien würde der Schweiz über Radolfzell-Bodenseegürtelbahn-Lindau-Bregenz-Sargans zukommen, statt auf den weit kürzeren direkten Wegen über Basel, Schaffhausen, Konstanz, Friedrichshafen, Rorschach usw. Wäre dem so, so müsste, um ein Beispiel zu erwähnen, schon heute der Verkehr vom Schwarzwald und weiterher nach Ragaz-Chur seinen Weg über die Bodenseegürtelbahn-Lindau-Bregenz-Buchs nehmen. Es befolgt aber von diesem bedeutenden Verkehr keine Tonne Ware diesen Weg und von hundert Personen fällt es nach angestellten Erhebungen keiner einzigen ein, eine solche Fahrorgie aufzuführen. Der Verkehr geht vielmehr in Basel, Schaffhausen, Konstanz an die Schweiz über und die Splügenroute beginnt also nicht erst in Sargans, sondern auf den eben erwähnten deutsch-schweizerischen Übergängen. Mit den 93 und 77 Kilometer des Herrn Gelpke, die der Splügen der Schweiz nur gewähren soll, ist es also nichts. Die Greina, mit der die Herren Steiger und Gelpke sachte liebäugeln, würde ja übrigens, ebenso wie der Splügen, in *Chur* beginnen; wenn also für den Splügen die österreichische Konkurrenz durch das Vorarlberg bestände, so bestände sie für die Greina in genau gleicher Weise und in genau gleichem Maße auch, und diese hätte gegenüber dem Splügen nicht das geringste voraus. Auch der Greina würde die von Herrn Gelpke behauptete Umklammerung durch die Bodenseegürtelbahn gelten, die aber in Wirklichkeit nicht besteht und nicht bestehen kann, weil die sehr niedrigen

deutschen Ausfuhrtaxen für den Verkehr nach Italien Umwege dieser Art ganz unrentabel, ja unmöglich machen.

Werde der Splügen gebaut, dann sei die tarifarische Niederwerfung das Los der schweizerischen Meridionalbahnen. Österreich, das am deutsch-italienischen Verkehr am Brennerweg mit 377 Tarifkilometern und am Arlberg mit über 500 Tarifkilometern teilnimmt und das mit dem Fern-Ortler die Schweiz zu umfahren gedenkt, soll mit ganzen 70 Kilometer ein Hauptbeteiligter an der Niederwerfungsaktion am Splügen gegen die Schweiz sein. Wer das nicht glaubt, zahlt einen harten Taler. Den deutschen Bahnen misst man zu, dass sie bei der Hilfe am Splügen die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen bekämpfen helfen, über deren Linien beiläufig achtzig Prozent des gesamten Transitgüterverkehrs nach und aus Italien über den Gotthard gehen. Man dichtet da den deutschen Verkehrspolitikern eine Naivetät an, die sie sicherlich nicht besitzen.

Bei Herrn Gelpke eilt zuletzt alles nach dem Wasser, so auch hier. Vor wenigen Jahren noch sah er am Bodensee ein gewaltiges Verkehrsreservoir, in dem die Millionen Tonnen nur so herumrudern. Heute sieht er am Rhein-Bodenseeweg nicht mehr frisches Leben sprießen, sondern er sieht auch da die Gefahr am Splügen, den Untergang der schweizerischen Tarifmeridionalkunst. Herr Gelpke denkt sich eine fast vollständige Umfahrung der Schweiz durch die Route Mannheim-Basel-Bodensee-Bregenz; in Bregenz vollzöge sich der Umschlag auf die österreichische Staatsbahn, und in Colico der Umschlag an den Comersee und die italienischen Kanäle. Man frage einmal einen Schiffahrtspraktiker und einen Eisenbahnpraktiker in Mannheim über eine derartige Wettbewerbsmöglichkeit. Die Antwort wird sicher nicht bejahend ausfallen.

Ein Rheinschiffahrtsverkehr nach dem Splügen ist höchstens denkbar bei Rohprodukten, Kohlen usw., und da nur bei *einmaligem* Umschlag (am Bodensee), weil der doppelte Umschlag zu große Kosten, Verzögerungen, Warenbeschädigungen, Warenverluste usw. verursachte. Italien bezog an Kohlen im Jahre 1910 rund 12 Millionen Tonnen. Hieran lieferte der Gotthard nur rund 150,000 Tonnen, im Verhältnis zum Gesamtbezug gewiss eine recht bescheidene Ziffer. Dieser Verkehr soll nun für immer unterbunden werden, er soll sich nicht entwickeln dürfen, sondern

sich dauernd auf die 150,000 Tonnen beschränken. Herr Gelpke sagt uns warum: Der Verkehr ginge nicht auf seinem nächsten Weg dem schweizerischen Ufer zu, sondern er ginge nach Bregenz. Er würde ein viertes Zollgebiet (Österreich) aufsuchen, mit *seinen Zollspesen und seiner Verlangsamung der Transporte*. Die Verkehrsinteressenten könnten sich zwar das alles ersparen, wenn sie auf dem schweizerischen Ufer blieben, aber sie wollen nun einmal nach Österreich hinüber, damit nach dem Spruche des Herrn Gelpke die Niederwerfung der schweizerischen Meridionalbahnen wahr werde! Dann kommt wieder das Langenseebecken als *natürlicher Verkehrsstützpunkt*, das aber im direkten Verkehr *nach* und aus Italien eine ganz untergeordnete Rolle spielt. Herr Gelpke meint freilich, das „weitausschauende Projekt der Wasserstraßenverbindung des Langensees mit dem Po und dem Adriatischen Meer“ könnte diese Lage herbeiführen. Es sei ihm anerboden, diese Annahme allen Ernstes bei einer noch zu bezeichnenden sachkundigen Stelle in Deutschland zur Beurteilung anzubringen. Wenn wir dabei ernst genommen und nicht als sonderbare Schwärmer behandelt werden, so mag man uns in dieser Modernistenfrage gegenüber dem Motu proprio des Herrn Gelpke im Unrecht halten.

* *

Auf die Konkurrenz der Schifffahrt folgt ein Kampf des Herrn Steiger mit „dem Recht auf den Splügen“, vor dem angeblich die höchsten Landesinteressen aufs Spiel gesetzt werden sollen.

Von den Befürwortern des Splügen ist immer einfach auf Artikel 3 des Eisenbahngesetzes vom Jahre 1872 hingewiesen worden, welcher lautet:

Der Bund wird im allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren suchen, insbesondere den Bestrebungen im Osten, Zentrum und Westen der schweizerischen Alpen, die Verkehrsbedingungen der Schweiz mit Italien und dem Mittelländischen Meere zu verbessern, möglichste Förderung angedeihen und dabei namentlich keine Ausschlussbestimmungen gegenüber der einen oder andern dieser Bestrebungen eintreten lassen.

Diese Gesetzbestimmung, folgerte man, teilt die Schweiz in drei Zonen, in eine Zone des Ostens, des Zentrums und des Westens, aus denen heraus die selbständige Verbindung mit Italien und dem Mittelmeer gesucht werden soll; ihr sei entsprochen im Westen durch die Simplonbahn, im Zentrum durch die Gotthard-

bahn. Der gleichberechtigte Osten harre noch auf seine Alpenbahn. Von den vorhandenen Projekten einer ostschweizerischen Alpenbahn erfülle einzig der Splügen die gesetzliche Voraussetzung einer direkten Verbindung mit Italien und dem Mittelmeer. Greina und Bernhardin entsprächen dieser Voraussetzung nicht, weil sie bloße Lokalverbindungen nach dem Tessin darstellten. An der Richtigkeit dieser Darstellungen wird nichts zu makeln sein.

Die Schweiz habe sich eine Eisenbahnschuld von 1600 Millionen aufgeladen. Man habe dem Lötschberg Konzessionen gemacht, die die Schweizerischen Bundesbahnen jährlich $3\frac{1}{2}$ Millionen kosten, der neue Gotthardvertrag fordere Opfer, gewaltige Kosten für den Ausbau der Gotthardlinie seien in Sicht und (fügen wir bei) auch für die Simplonlinie, des zweiten Tunnels wegen. Da ist es nun nach Herrn Steiger ganz am Platze, dass die Ostschweiz gar nichts bekommt, dass man ihr als Entschädigung einfach den Greina-Tödihelgen zeigt und das Schreckmittelchen, an das heute kein Mensch mehr glaubt, dass die Splügenbahn den Schweizerischen Bundesbahnen gewaltige Ausfälle und gar keine Mehreinnahme bringe, trotz dem „berühmten konzentrierten Wettbewerb“ einiger deutschen und italienischen Bahnen zu dessen Gunsten.

Nach dem Gutachten der Schweizerischen Bundesbahnen soll der Splügen den Schweizerischen Bundesbahnen einen Einnahmenausfall von sieben bis zwölf Millionen verursachen. Dieses Gutachten datiert vom Jahre 1907, ist also veraltet, denn es trägt dem neuen Gotthardvertrag, der vom Jahre 1909 und dem Vertrag mit der Lötschbergbahn, der vom Jahre 1911 datiert, nicht Rechnung. Außerdem ist es, wie in dem aus Auftrag der Graubündner Regierung verfassten Gutachten über die ostschweizerische Alpenbahn auf Seite 120 und folgenden durch zahlreiche Zitate belegt ist, in wesentlichen Punkten eine bloße verkürzte Abschrift der *Greinastreitschrift* vom Jahre 1905. Wie diese, geht auch das Schweizerische Bundesbahnen-Gutachten in verschiedenen Punkten von ganz unrichtigen Voraussetzungen aus. Bei genaueren Berechnungen, die im Gegensatz zur Greinastreitschrift vor der Kritik standhalten können, belaufen sich die Ausfälle auf höchstens 2,5 Millionen.

* * *

Die Frage der ostschweizerischen Alpenbahn könne nicht vom regionalen Standpunkt aus gelöst werden, behauptet Herr Steiger. Das schweizerische Eisenbahngesetz vom Jahre 1872 teilt aber die Schweiz in *drei Regionen* ein, die jede ihre selbständige Alpenbahn erhalten soll. Die Region des Westens hat bereits ihren Simplon, die Region des Zentrums den Gotthard, die Region des Ostens endlich soll ihre Alpenbahn erst noch erhalten. Herr Steiger steht also im Widerspruch mit dem seit 1872 bestehenden Gesetz.

Graubünden habe dafür, dass es so lange auf seine Ostalpenbahn warten müsse, ein Schmerzensgeld von dreizehn Millionen an die Rätische Bahn bekommen. Man könnte daraus schließen, Graubünden allein interessiere sich um die ostschweizerische Alpenbahn und habe allein an ihr Interesse. Dass dies nicht richtig ist, zeigt die Eingabe der St. Galler Regierung. Auch die Äußerungen der maßgebenden Pressorgane in Zürich und im Thurgau zeigen dies. Die Subventionen des Bundes an die Rätische Bahn hatten aus ganz andern, *selbständigen* Gründen ihre Berechtigung. Es sei hier nur auf die Ersparnisse hingewiesen, die die Rätische Bahn der Post brachte und die unter Zugrundelegung des heutigen Verkehrs beispielsweise ganz beträchtliche Beträge ausmachen. Das wird am besten der Oberpostdirektion bekannt sein.

Hat übrigens Basel allein die dreizehn Millionen bezahlt, hat nicht auch die übrige Schweiz, und insbesondere auch die industrielle *Ostschweiz* ihren Teil dazu beigetragen? Zahlte etwa Basel die Kosten für die Umbauten seines Bahnhofes, die sich auf dreißig bis vierzig Millionen belaufen, allein? Zahlt nicht auch die *ganze* Schweiz die gewaltigen Baukosten, die nach Herrn Steiger auf der Gotthardlinie in Sicht stehen und die, wieder nach Herrn Steiger, eigentlich die Aktionäre der Gotthardbahn hätten tragen sollen? Die ostschweizerische Alpenbahn soll nach Herrn Steiger bloß *lokalpolitischen* Wert haben, die Genfer Bahnhoffrage dagegen gilt als *allgemein schweizerische* Frage. Herr Steiger denkt da offenbar nur an das Greinaprojekt, das sich allerdings nur als Lokalbahnfrage qualifiziert. An die internationale, völkerverbindende Bedeutung des Splügens denkt er nicht.

Am Schlusse seiner Ausführungen findet Herr Dr. Steiger, Zürich, Schaffhausen und St. Gallen hätten eigentlich kein Interesse

am Splügen. Das wird die maßgebende behördliche Prüfung erzeigen. An der Versammlung des Zürcherischen Ingenieur- und Architektenvereins vom 20. März wurde mitgeteilt, dass diese Prüfung von der Stadt Zürich bereits in Aussicht genommen sei. Das Splügenprojekt verträgt das *volle Licht des Tages* und hat die Stickluft der bürokratischen Geheimtuerei nicht nötig, in deren Aktenschränken man es allzulange verwahrte.

Endlich noch ein Urteil aus Österreich über die Frage der ostschweizerischen Alpenbahn, das wir der „Meranerzeitung“ entnehmen. Da heißt es unter anderm:

Für Tirol gefährlicher ist selbstverständlich die *Splügenbahn*, und eines der Momente, das ihre Verwirklichung sicher in besonderm Maße fördern wird, ist der Umstand, dass sie imstande ist, dem Brennerverkehre einen weit größeren Abbruch zu tun, als es die Bahn über den Greina vermöchte.

Außer der starken Ablenkung des internationalen Durchzugsverkehrs, der für ein Reiseland an sich schon ein schwerer Nachteil ist, müsste auch mit einer neuen Orientierung des Nahverkehrs gerechnet werden. Das ganze östliche Bodenseegebiet und alle die wichtigen süddeutschen Verkehrszentren, die jetzt noch zwischen Brenner und Gottard in der Mitte stehen, werden dann mit dem Schwergewicht ihrer Verkehrsinteressen nach der Schweiz gezogen werden.

So tönt es aus einem Lande, in dem man nach Herrn Gelpke darnach lechzen soll, an der Niederwerfungsaktion des schweizerischen Meridionalverkehrs durch den *Splügen* teilzunehmen.

CHUR

G. WÜRMLI



EIGENE BAHN

Leuchtende Fackeln stehn am Strand,
Die Wege mir zum Ziel zu weisen;
Sie flammen blutig, in weiten Kreisen,
Zünden tief hinein ins nächtliche Land.

Und näher komm ich auf schwankem Kahn —
Da wend ich zurück zum schlafenden Meere,
Ins Ungewisse die leichte Fähre:
„Nicht wo andre leuchten geht meine Bahn!“

PAUL ALTHER

